Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13474**

18. Wahlperiode 01.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Lisa Paus, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/13173 –

Position der Bundesregierung zu Bestrebungen für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel

Vorbemerkung der Fragesteller

Dem Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) liegt zugrunde, dass der Flugbetrieb am Flughafen Tegel (TXL) spätestens sechs Monate nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg eingestellt wird. In Berlin findet am 24. September 2017 zeitgleich mit der Bundestagswahl ein Volksentscheid über ein Volksbegehren statt, mit dem jedoch ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel auch nach der Öffnung des Flughafens Berlin Brandenburg erreicht werden soll. Sollte der Volksentscheid angenommen werden, wird der Berliner Senat aufgefordert, „sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern“ (vgl. Wortlaut des dem Volksentscheid zugrunde liegenden Volksbegehrens).

Neben dem Verweis auf die festgesetzte Schließung des Flughafens Tegel werden zudem hohe Kosten durch einen ineffizienten Parallelbetrieb der Flughäfen Tegel und Berlin Brandenburg sowie ausreichende Kapazitäten und weitere Ausweitungsmöglichkeiten am Flughafen Berlin Brandenburg angeführt, die gegen einen Weiterbetrieb sprechen. Laut Presseberichten über eine Kostenschätzung des Berliner Senats könnte alleine die Sanierung des Flughafens Tegel Ausgaben von 1 Mrd. Euro erfordern (vgl. www.rbb-online.de/politik/beitrag/2017/07/Senat-Tegel-Amtliche-Kostenschaetzung-Behoerdenpanne.html). Kosten entstehen auch durch Maßnahmen zum passiven Lärmschutz, auf die vom Fluglärm betroffene Personen rund um den Flughafen Tegel künftig Anspruch hätten. Als weitere negative Effekte eines Weiterbetriebs des Flughafens Tegel werden Sicherheitsrisiken für die Bevölkerung aufgrund möglicher Unglücke angeführt. Auch stadtentwicklungspolitische Pläne zum Wohnungsneubau sowie zur Ansiedelung eines Technologieparks auf dem Flughafengelände könnten nicht umgesetzt werden.

Die Bundesregierung ist Stellvertreterin der Bundesrepublik Deutschland als Mitgesellschafterin der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Sie vertritt die Position, dass sich der Zeitpunkt für die Schließung des Flughafens Tegel aus dem bestandskräftigen Widerruf der Betriebsgenehmigung von Tegel ergibt, der

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 30. August 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

mit Ablauf von sechs Monaten wirksam wird, nachdem der Flughafen Berlin Brandenburg in Betrieb genommen wurde, und sieht „rechtlich keinen Spielraum für einen zeitgleichen Betrieb der Flughafen Tegel und BER“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 15. Mai 2014 auf Bundestagsdrucksache 18/1431). Unklar ist folglich, auf welcher Grundlage die Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt vom 7. Juli 2017 basiert, dass „eine Hauptstadt mit zwei Flughäfen […] gut vorstellbar“ sei und man „über die Offenhaltung des Flughafens Tegel nachdenken“ könne (vgl. www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/flughafen-tegel-verkehrsminister-dobrindt-denkt-ueber-offenhaltung-nach-27929908). Die Bundesregierung hat unterdessen klargestellt, dass es sich um einen „persönlichen Debattenbeitrag des Ministers“ handele, sie dagegen weiterhin zum Konsensbeschluss stehe und die bestehende Rechtslage unverändert gelte, dass Tegel nach der Eröffnung des BER geschlossen wird.

1. Wie haben sich das Fluggastaufkommen und die Anzahl der regulären Linienflüge an den Berliner Flughäfen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1997 entwickelt (bitte nach Flughäfen und Jahren aufschlüsseln)?

Zur Beantwortung wird auf nachstehende Aufstellungen der FBB verwiesen.

Fluggastaufkommen von regulären Linienflügen seit 1997

Jahr	**SXF**	**THF**	**TXL**	**Gesamt**
1997	973.418	856.053	7.193.264	9.022.735
1998	1.050.409	915.160	7.808.069	9.773.638
1999	943.270	820.808	8.590.710	10.354.788
2000	1.091.278	728.944	9.230.185	11.050.407
2001	1.079.031	742.919	9.003.180	10.825.130
2002	999.655	581.549	9.064.189	10.645.393
2003	1.177.535	425.174	10.473.774	12.076.483
2004	2.848.261	417.073	10.335.432	13.600.766
2005	4.542.526	511.063	10.907.681	15.961.270
2006	5.588.746	588.320	11.330.597	17.507.663
2007	5.982.246	308.295	12.972.006	19.262.547
2008	6.299.438	220.853	13.955.821	20.476.112
2009	6.446.742	-	13.724.101	20.170.843
2010	6.878.924	-	14.611.380	21.490.304
2011	6.799.744	-	16.591.342	23.391.086
2012	6.803.781	-	17.921.626	24.725.407
2013	6.452.369	-	19.343.550	25.795.919
2014	7.041.175	-	20.453.111	27.494.286
2015	8.192.678	-	20.865.271	29.057.949
2016	11.375.287	-	21.126.922	32.502.209
2017*	6.096.717	-	10.064.524	16.161.241

*(Jan. – Jun.)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anzahl von regulären Linienflügen seit 1997

Jahr	SXF	THF	TXL	Gesamt
1997	12.150	33.303	104.048	149.501
1998	12.920	33.593	105.509	152.022
1999	11.420	29.748	109.025	150.193
2000	13.172	27.269	117.883	158.324
2001	10.518	28.207	117.666	156.391
2002	10.106	27.133	114.110	151.349
2003	11.408	19.778	128.076	159.262
2004	26.583	16.946	124.832	168.361
2005	39.976	15.802	130.768	186.546
2006	47.845	16.170	128.990	193.005
2007	51.241	10.451	140.778	202.470
2008	53.342	6.678	149.456	209.476
2009	54.386	0	142.447	196.833
2010	57.722	0	145.574	203.296
2011	57.050	0	157.276	214.326
2012	55.477	0	160.438	215.915
2013	48.809	0	165.476	214.285
2014	52.156	0	173.267	225.423
2015	58.972	0	176.169	235.141
2016	80.191	0	178.376	258.567
2017*	42.035	0	85.047	127.101

* (Jan. – Jun.)

2. Wie viele reguläre Linienflüge mit Start oder Landung am Flughafen Tegel fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zwölf Monaten jeweils insgesamt und in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr statt (bitte nach Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?

Zur Beantwortung wird auf nachstehende Aufstellung der FBB verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anzahl von regulären Linienflügen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr

		Insgesamt	22:00 - 23:00
2016	Juli	15.812	896
	August	15.452	782
	September	16.031	775
	Oktober	15.683	779
	November	14.300	517
	Dezember	13.656	528
2017	Januar	13.115	544
	Februar	12.313	463
	März	13.237	561
	April	14.443	852
	Mai	16.176	945
	Juni	15.763	866

3. Wie viele dieser regulären Linienflüge hatten nach Kenntnis der Bundesregierung eine Flugdistanz von unter 600 Kilometern (bitte ebenfalls nach den genannten Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?

Zur Beantwortung wird auf nachstehende Aufstellung der FBB verwiesen.

Anzahl von regulären Linienflügen mit einer Flugdistanz von unter 600 Kilometern zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr

		Insgesamt	22:00 - 23:00
2016	Juli	7.766	294
	August	7.392	209
	September	8.273	241
	Oktober	8.004	268
	November	8.129	254
	Dezember	7.539	235
2017	Januar	7.294	249
	Februar	7.075	217
	März	7.553	267
	April	7.668	331
	Mai	8.835	424
	Juni	8.459	363

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

4. Wie viele tatsächlichen Starts und Landungen am Flughafen Tegel fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zwölf Monaten jeweils

   a) insgesamt,

   b) in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr,

   c) in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr,

   d) in der Zeit zwischen 23:30 Uhr und 0:00 Uhr sowie

   e) in der Zeit zwischen 0:00 Uhr und 6:00 Uhr

   statt (bitte jeweils nach Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?

Zur Beantwortung wird auf nachstehende Aufstellung der FBB verwiesen.

Anzahl von tatsächlichen Starts und Landungen

		Insgesamt	22:00 - 23:00	23:00 - 23:30	23:30 - 00:00	00:00 - 06:00
2016	Juli	16.454	911	99	24	64
	August	15.972	799	59	22	56
	September	16.840	799	67	15	48
	Oktober	16.384	796	76	23	54
	November	14.802	539	21	4	62
	Dezember	14.086	544	50	22	65
2017	Januar	13.511	554	36	15	49
	Februar	12.812	473	11	3	58
	März	13.920	574	38	6	58
	April	15.005	867	98	21	46
	Mai	16.948	977	143	43	50
	Juni	16.502	881	123	52	49

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. Wie viele dieser tatsächlichen Starts und Landungen betreffen nach Kenntnis der Bundesregierung Flüge mit einer Flugdistanz von unter 600 Kilometern (bitte ebenfalls nach den genannten Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?

Zur Beantwortung wird auf nachstehende Aufstellung der FBB verwiesen.

		Insgesamt	22:00 - 23:00	23:00 - 23:30	23:30 - 00:00	00:00 - 06:00
2016	Juli	8.120	303	14	4	63
	August	7.642	218	3	4	49
	September	8.740	259	10	3	45
	Oktober	8.386	277	9	3	45
	November	8.466	271	7	2	55
	Dezember	7.818	248	25	12	61
2017	Januar	7.553	256	17	5	48
	Februar	7.401	223	2	1	52
	März	8.035	273	12	2	53
	April	8.058	340	39	8	40
	Mai	9.376	449	65	18	48
	Juni	8.914	372	52	21	43

6. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil inländischer Flugverbindungen von und nach Berlin-Tegel, insbesondere in der Zeit zwischen 6:00 und 8:00 Uhr und zwischen 20:00 und 23:00 Uhr?

Zur Beantwortung wird auf nachstehende Aufstellung der FBB verwiesen.

		Insgesamt	06:00 - 08:00	20:00 - 23:00
2016	Juli	5.808	11,1%	17,3%
	August	5.316	11,2%	17,3%
	September	6.381	10,8%	16,4%
	Oktober	6.076	10,3%	16,5%
	November	6.325	9,6%	16,5%
	Dezember	5.735	9,4%	16,2%
2017	Januar	5.603	9,6%	17,2%
	Februar	5.614	10,2%	16,0%
	März	6.072	10,3%	15,9%
	April	5.697	9,5%	15,5%
	Mai	6.702	10,1%	16,2%
	Juni	6.306	10,6%	16,4%

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Für welche Passagierabfertigungskapazitäten war der Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung bei seiner Inbetriebnahme ausgelegt?

Nach Auskunft der FBB war der Flughafen TXL bei Inbetriebnahme für 5 Millionen Passagiere im Jahr ausgelegt.

8. Welche Passagierabfertigungskapazitäten besitzt der Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit, und welcher Servicelevel der International Air Transport Association (IATA) liegt diesen Kapazitäten zugrunde?

Nach Auskunft der FBB besitzt der Flughafen Tegel den Servicestandard „Suboptimum“.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Welche Passagierabfertigungskapazitäten wird der Flughafen Berlin Brandenburg nach Kenntnis der Bundesregierung bei seiner Eröffnung besitzen, und welcher IATA-Servicelevel liegt diesen Kapazitäten zugrunde?

Nach Auskunft der FBB wird der BER bei seiner Inbetriebnahme mit einer Kapazität von 22 Millionen Passagieren im Jahr und mit einem Servicestandard „Optimum“ starten.

10. Welche zusätzlichen Passagierabfertigungskapazitäten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Ausbau des Terminals am Flughafen Schönefeld sowie das geplante Low-Cost-Terminal am Pier Nord geplant, und welcher IATA-Servicelevel liegt diesen Kapazitäten zugrunde?

Am BER ist eine Kapazitätserweiterung in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme von 22 auf 27 Millionen vorgesehen. Der geplante Neubau des Terminals T1E erweitert die Kapazität am BER um weitere 6 Millionen Passagiere im Jahr.

11. Welcher IATA-Servicelevel ist nach Kenntnis der Bundesregierung laut Planfeststellungsbeschluss am Flughafen Berlin Brandenburg vorgeschrieben, und welche Konsequenzen ergeben sich bei einer Unterschreitung des planfestgestellten Servicelevels?

Nach Auskunft der FBB ist der IATA-Servicelevel nicht Gegenstand der Planfeststellung.

12. Ist der Flughafen Berlin Brandenburg gemäß derzeitigem Planungsstand nach Kenntnis der Bundesregierung in der Lage, das prognostizierte Fluggastaufkommen in Berlin ohne einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel abzuwickeln?

Die FBB bejaht dies. Sie will mit dem Ausbauprogramm und dem Masterplan BER 2040 darstellen, wie das prognostizierte Passagierwachstum bedarfsgerecht und flexibel am Standort BER bewältigt werden kann.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Befürwortet die Bundesregierung bei einem über die geplanten Passagierabfertigungskapazitäten hinausgehenden Wachstum des Fluggastaufkommens einen entsprechenden nachfragegerechten Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg, sodass dieser als alleiniger Flughafen in Berlin betrieben werden kann?

Der Bund wird als Gesellschafter der FBB gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg die Geschäftsführung der FBB dabei unterstützen, den Betrieb und bedarfsnotwendigen Ausbau des BER nach dessen Inbetriebnahme anforderungsgerecht sicherzustellen.

14. Hält die Bundesregierung einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel auch nach der Öffnung des Flughafens Berlin Brandenburg für notwendig?

Wenn ja, wie begründet sie diese Aussage?

15. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen für einen solchen dauerhaften Weiterbetrieb, wie sie beispielsweise im Rahmen des Volksbegehrens über den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel formuliert werden?

16. Ist die Position vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, dass man über die Offenhaltung des Flughafens Tegel nachdenken könne, innerhalb der Bundesregierung abgestimmt und geeint, und wenn ja, welche Ressorts wurden in die Abstimmung einbezogen?

Die Fragen 14 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung steht zum Konsensbeschluss von 1996.

Die Gesellschafter Brandenburg, Berlin und der Bund sind sich einig, dass sie diesen Konsensbeschluss von 1996 gemeinsam getroffen haben und auch nur gemeinsam ändern können.

17. Welche neuen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Start- und Landekapazitäten am Flughafen BER im Vergleich zum Jahr 2015 vor (vgl. Interview-Aussage vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gegenüber „DER TAGESSPIEGEL“ vom 19. April 2015: „Der BER wird zu Beginn genügend Start- und Landekapazitäten haben.“)?

Man muss unterscheiden zwischen der Start- und Landebahn-Kapazität und der des Passagierterminals.

18. Welche Gespräche hat die Bundesregierung als Stellvertreterin der Bundesrepublik Deutschland als Mitgesellschafterin der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit den weiteren Anteilseignern zur Positionierung zur Frage eines dauerhaften Weiterbetriebs des Flughafens Tegel geführt, und welche Ergebnisse hatten diese?

19. Hat die Bundesregierung als Vertreterin des Bundes gegenüber den weiteren Anteilseignern an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bereits vor dem 7. Juli 2017 gefordert, eine Prüfung in Auftrag zu geben, wie die notwendigen rechtlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für eine Offenhaltung des Flughafens Tegel geschaffen werden können, und wenn ja, in welcher Form, und wann?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass auch eine engere Zusammenarbeit mit dem Flughafen Halle/Leipzig, wie sie der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bereits zur Diskussion gestellt hatte (vgl. DER TAGESSPIEGEL vom 16. Februar 2017), oder ein weiterer Flughafenneubau geeignet sind, um den Luftverkehrsstandort Berlin/Brandenburg zu stärken?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 14 bis 16 verwiesen.

21. Welche Gründe liegen nach Kenntnis der Bundesregierung dem Beschluss zur Beendigung des Flugbetriebs am Flughafen Tegel zugrunde?

Grund ist der Konsensbeschluss aus dem Jahre 1996, der vorsieht, dass Schönefeld als Single-Airport betrieben und die innerstädtischen Verkehrsflughäfen Tempelhof und Tegel geschlossen werden.

22. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung zu den rechtlichen Voraussetzungen für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Aus Sicht der FBB setzte der dauerhafte Weiterbetrieb des Flughafens Tegel u. a. voraus, dass sowohl der Widerrufsbescheid zur Betriebsgenehmigung als auch die Aufhebung der Planfeststellung für den Flughafen Tegel zurückgenommen, geändert oder neu beschieden werden müsste.

23. Inwiefern ist ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel innerhalb der bestehenden Genehmigungen bzw. trotz des Widerrufs der Betriebsgenehmigung sowie der Aufhebung der Planfeststellung für den Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung möglich?

24. Welche Voraussetzungen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel erfüllt sein bzw. geschaffen werden?

25. Inwiefern hält die Bundesregierung insbesondere ein neuerliches Planfeststellungsverfahren oder die Erteilung einer neuen Betriebsgenehmigung mit vorausgehenden planfeststellungsähnlichen Untersuchungen für den Flughafen Tegel für erforderlich, um einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zu ermöglichen?

26. Welche zusätzlichen Schwierigkeiten ergäben sich aus Sicht der Bundesregierung bei der Schaffung rechtlicher Grundlagen für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel insbesondere aus der Tatsache, dass der Flughafen Tegel im Jahr 1974 auf der Grundlage alliierten Militärrechts in Betrieb genommen wurde?

27. Wäre ein Flughafen mit dem aktuellen Passagieraufkommen von Berlin-Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung in einem innerstädtischen Bereich unter umweltrechtlichen und sicherheitstechnischen Gesichtspunkten genehmigungsfähig (bitte begründen)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

28. Welche Konsequenzen aufgrund des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses ergäben sich nach Kenntnis der Bundesregierung für den Flughafen Berlin Brandenburg bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel?

29. Inwiefern besteht nach Kenntnis der Bundesregierung die Gefahr, dass bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel der Flughafen Berlin Brandenburg seine Betriebsgenehmigung verlöre?

Die Fragen 23 bis 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 14 bis 16 verwiesen.

30. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung zum infrastrukturellen Zustand beispielsweise von Gebäuden, Technik, Vorfeldern und Landebahnen am Flughafen Tegel sowie den bei einem Weiterbetrieb anfallenden Sanierungskosten als Voraussetzung für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Nach Auskunft der FBB hat sie im Rahmen der laufenden Instandhaltung sowie der Betriebssicherung des Flughafens Tegel sowie der geplanten Übergabe des Grundstücks nach Auslaufen der Betriebsgenehmigung ein valides Bild der notwendigen Instandhaltungs-, Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen. Zudem seien im Rahmen der geplanten Nachnutzung als Innovations-, Technologie- und Hochschulstandort „Urban Tech Republic“ umfängliche Bestandaufnahmen des Zustandes vorgenommen worden.

31. Welche weiteren Untersuchungen zum infrastrukturellen Zustand des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Der Bundesregierung sind keine weiteren Untersuchungen zum infrastrukturellen Zustand des Flughafens Tegel bekannt.

32. Welche finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 63 des Abgeordneten Özcan Mutlu auf Bundestagsdrucksache 18/13255 verwiesen.

33. Ist die Nutzung des Flughafens Berlin Brandenburg als künftiger alleiniger Flughafen in Berlin Teil des Businessplans für die Beihilfeprüfung durch die Europäische Kommission und damit Grundlage für die bisherige Finanzierung des Flughafenbaus in Berlin-Schönefeld, und wenn ja, welche finanziellen Konsequenzen hätte in dieser Hinsicht nach Kenntnis der Bundesregierung ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH?

Die Europäische Kommission ist bei ihrer Beihilfeprüfung bzgl. der Finanzierung des Flughafenbaus in Berlin-Schönefeld vom bisherigen Sachstand ausgegangen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

34. Welche einmaligen und wiederkehrenden Mehrkosten würde ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung erzeugen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

35. Wie hat sich die Lärmbelastung in den vergangenen zehn Jahren am Flughafen Tegel, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, entwickelt?

36. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung zur Lärmbelastung, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

37. Welche weiteren Untersuchungen zur Lärmbelastung, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

38. Von welcher weiteren Entwicklung der Lärmbelastung, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, geht die Bundesregierung bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel aus?

Die Fragen 35 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für diese Erhebungen ist das Land Berlin.

39. Welche Untersuchungen und Kostenermittlungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf Maßnahmen zum passiven Lärmschutz bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

40. Welche weiteren Untersuchungen zu möglichen Kosten für Maßnahmen für den passiven Lärmschutz bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

41. Welche Kosten für Maßnahmen zum passiven Lärmschutz würden durch einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung entstehen, welche Annahmen zur Auslastung des Flughafens Tegel liegen den Aussagen zugrunde, und inwiefern sind diese Annahmen noch anwendbar und zeitgemäß?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 14 bis 16 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

42. An wie vielen Gebäuden wären bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen zum passiven Lärmschutz nötig, und wie viele Gebäude davon sind Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen oder Krankenhäuser?

43. Inwiefern ist es nach Ansicht der Bundesregierung rechtlich zulässig, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zu verpflichten, den Maßnahmen zum passiven Schallschutz solche Standards zugrunde zu legen, wie sie bei entsprechenden Maßnahmen am Flughafen Berlin Brandenburg gelten, sodass in Berlin einheitliche Standards für Maßnahmen zum passiven Schallschutz gelten würden?

44. Unterstützt die Bundesregierung eine solche Erhöhung der Lärmschutzstandards für den Fall eines dauerhaften Weiterbetriebs des Flughafens Tegel?

45. Welche Kosten für Maßnahmen zum passiven Lärmschutz würden durch einen solchen höheren Standard bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung entstehen?

46. Bei wie vielen Gebäuden könnte nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel eine Übernahmeverpflichtung durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bestehen?

47. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung durch den Flugbetrieb am Flughafen Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

48. Welche weiteren Untersuchungen zur Luftschadstoffbelastung durch den Flugbetrieb am Flughafen Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

49. Wie hoch ist der derzeitige Beitrag des Flugbetriebs am Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung zur lokalen Luftschadstoffbelastung, und von welcher Veränderung geht die Bundesregierung bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel aus?

50. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf Sicherheitsrisiken für die Wohnbevölkerung durch Flugzeugunglücke bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

51. Welche weiteren Untersuchungen zu Sicherheitsrisiken für die Wohnbevölkerung durch Flugzeugunglücke bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

52. Wie hoch fällt nach Kenntnis der Bundesregierung das Sicherheitsrisiko für die Wohnbevölkerung durch Flugzeugunglücke bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel im Gegensatz zu einem alleinigen Flugbetrieb am Flughafen Berlin Brandenburg aus?

Die Fragen 42 bis 52 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 14 bis 16 sowie 32 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

53. Hält die Bundesregierung daran fest, einen neuen Regierungsflughafen am Standort des Flughafens Berlin Brandenburg zu errichten (bitte begründen)?

Ja.

54. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Hauptstadtfinanzierungsvertrag 2017 den Verkauf der bundeseigenen Grundstücke am Flughafen Tegel an das Land Berlin vereinbart, und inwiefern erfordert der Verkauf dieser Grundstücke ein Nachnutzungskonzept?

Nach dem Gesetz über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImAG) gehört es zu den gesetzlichen Verpflichtungen der nach kaufmännischen Grundsätzen handelnden Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), die nicht benötigten Bundesliegenschaften unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zum „vollen Wert“ zu veräußern (§§ 1 Satz 5, 10 Absatz 1 BImAG; § 63 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 1BHO). Innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens berücksichtigt die BImA bei der Verwertung von Liegenschaften die Interessen der Gebietskörperschaften dadurch, dass diese Liegenschaften ohne Bieterverfahren (Direktverkauf) auf der Grundlage des vollen Wertes – ermittelt durch ein Verkehrswertgutachten – erwerben können, sofern der Erwerb der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe dient. Die Verkehrswertermittlungen werden auf der Grundlage des § 194 BauGB sowie der Immobilienwertermittlungsverordnung erstellt und berücksichtigen sämtliche wertbeeinflussenden Faktoren wie u. a. den Entwicklungszustand und die künftigen Entwicklungen sowie Nutzungen, die mit hinreichender Sicherheit auf Grund konkreter Tatsachen zu erwarten sind. Um diese Faktoren festzulegen, wird für eine Verkehrswertermittlung – wie in allen Fällen des Direktverkaufs an eine Gebietskörperschaft – ein hinreichend konkretes und belastbares Nachnutzungskonzept der Kommune als Planungsträgerin benötigt. Mit dem Nutzungskonzept wird der Verkaufsgegenstand hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung definiert. Für die Grundstücke des Flughafens Tegel hat das Land Berlin daher nach den Regelungen im Hauptstadtfinanzierungsvertrag eine für den Direkterwerb erforderliche öffentliche Zweckerklärung verbunden mit einem verbindlichen Nutzungskonzept abzugeben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333